

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XXV | Warszawa, dnia 15 października 1948 r. | Nr 16

TREŚĆ:

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ OGÓLNY.

320

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 4 października 1948 r. w sprawie wytycznych działalności Komisji Koordynacji Przewozów w D. O. K. P.

Nawiązując do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 maja 1948 r. o utworzeniu w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych Komisji Koordynacji Przewozów (Dz. Urz. M. K. Nr. 10, poz. 184) udzielam następujących wytycznych przy opracowywaniu poszczególnych zagadnień należących w myśl § 1 ust. 3 Regulaminu tejże Komisji do ich zakresu działania:

I. W zakresie przewozu osób.

1. Należy popierać tworzenie linii samochodowych, uzupełniających kolej (t.j. linii samochodowych łączących miejscowości pozbawione kolei ze stacją kolejową, linii prowadzących od jednej stacji kolejowej przez miejscowości pozbawione kolei do drugiej stacji tej samej linii kolejowej, w końcu linii łączących stacje, położone na dwóch różnych liniach kolejowych, przez co droga w stosunku do okrężnej linii kolejowej ulega skróceniu). Ograniczeń odległości przewozu na liniach tego rodzaju nie należy stosować.

2. Biorąc pod uwagę warunki i potrzeby miejscowe oraz rozkłady jazdy P.K.P., P.K.S. i koncesjonowanych przedsiębiorstw samochodowych, Komisje zbadają:

1) które z istniejących obecnie linii samochodowych należy uznać za uzupełniające kolej i zachować; w odniesieniu do linii biegnących w całości lub częściowo równolegle do kolei, należy wziąć pod uwagę, czy linie równoległe służą do obsługi miejscowości, leżących poza zasięgiem stacji kolejowych; w razie stwierdzenia, że linie równoległe obsługują te same miejscowości co kolej, należy rozważyć celowość zachowania takich linii, jeżeli przemawia za tym mała częstotliwość i przepełnienie pociągów osobowych lub aktualny kolejowy rozkład jazdy, nie odpowiadający miejscowym potrzebom przewozu osób;
2) jakie nowe linie samochodowe, uzupełniające kolej, należałoby utworzyć dla zaspokojenia pilnych potrzeb komunikacyjnych

oraz określą trasę tych linii, ich charakterystykę ruchową i przewozową oraz stopień pilności.

3. Na obszarach o gęstej sieci kolejowej mogą być wprowadzone na odcinkach lokalnych, o słabym natężeniu ruchu, linie samochodowe zastępujące kolej, jeżeli porównanie kosztów dotychczasowego prowadzenia ruchu kolejowego z kosztami linii samochodowej, zastępującej kolej, wykaże możliwość osiągnięcia oszczędności. Na liniach zastępczych komunikacja odbywa się na zasadzie najmu w tym znaczeniu, że P.K.S. prowadzi ruch osobowy według wskazówek i na rachunek P.K.P., pobierając od kolei wynagrodzenie od wozokilometra według kosztu własnego, przy czym kolej stosuje taryfy kolejowe. Do linii zastępczych należą również linie samochodowe wzdłuż zniszczonych i jeszcze nie odbudowanych linii kolejowych, jeżeli podjęcie na nich ruchu nastąpiło na podstawie umowy z P.K.P. i według wskazówek kolei.

II. W zakresie przewozu towarów.

4. Przewozy samochodowe powinny w zasadzie obejmować tylko przesyłki drobnicowe, pospieszne i ekspresowe, oraz zwierzęta żywe i towary ulegające łatwemu zepsuciu.

5. Odległość przewozu samochodowego nie powinna na ogół przekraczać 50 km. dla obszarów o gęstej sieci kolejowej, 100 km. zaś dla reszty obszarów. Zasadę tę należy realizować stopniowo. Wskazane wyżej granice odległości mają charakter wytycznych orientacyjnych. W uzasadnionych przypadkach można je podwyższyć odpowiednio do 100 i 150 km., w zależności od wyników szczegółowych badań.

6. Komunikacja samochodowa winna dążyć do przewozu bezpośredniego od nadawcy do odbiorcy w celu przyspieszenia dostawy, uniknięcia potrzeby przeładunku, magazynowania i osobnego dowozu.

7. Przewóz towarów samochodami dzieli się na przewóz liniowy, odbywający się według rozkładu jazdy na pewnej trasie z wymienieniem obsługiwanych miejscowości i na przewóz obszarowy, obejmujący lokalny, nieregularny dowóz do ośrodków gospodarczych z terenów do nich ciążących, dowóz do ekspedycji kolejowych itp., przy czym podział na linie samochodowe uzupełniające i zastępujące kolej, o których mowa w odniesieniu do przewozu osób, stosuje się odpowiednio także do przewozu towarów.

8. Na liniach uzupełniających kolej, kryteria odległości przewozu, rodzaju towaru i rodzaju przesyłek wymienione w ust. 4 i 5 nie mają zastosowania. Linie tego typu winny stopniowo upodabniać się do komunikacji kolejowej przez urządzenie w ważniejszych punktach trasy magazynów i ekspedycji towarowych, stosowanie regularności ruchu i terminowości dostawy. Linie takie winny powstać w pierwszym rzędzie na terenie D.O.K.P. Warszawa, Lublin, Kraków, Olsztyn.

9. Ruch na liniach zastępujących kolej może być powierzony tylko P.K.S.

10. Dla przewozu towarów mogą być nadto uruchamiane wzdłuż tras kolejowych linie samochodowe wspomagające kolej dla przewozu łatwo psujących się towarów i zwierząt żywych oraz dla przewozu przesyłek drobnicowych do kolejowych stacji sortowniczych.

11. W zakresie samochodowych taryf towarowych należy:

1) dążyć do stopniowego zrównania taryf wszystkich przedsiębiorstw samochodowych oraz wzbronić w akcie koncesyjnym czynienia samowolnych ustępstw taryfowych;

2) taryfa dla przewozu obszarowego winna być opłacalna i pokrywać w pełni koszty własne przedsiębiorstwa, (koszty ruchowe, amortyzację inwestycji, odsetki uzyskanego w tym celu kredytu itp.);

3) taryfa dla regularnej komunikacji liniowej winna być oparta o całkowity koszt własny, winna być taryfą odległościową, proporcjonalną (bez degresji) i w niewielkim tylko stopniu zróżniczkowaną, przy czym najniższa klasa dla towarów masowych w pociągach samochodowych winna być na poziomie ruchowego kosztu własnego;

4) dla przewozów sezonowych oraz dla towarów wymagających szybkiego przewozu i osobnych warunków (np. ryb i zwierząt żywych) mogą być tworzone taryfy specjalne.

12. Przy projektowaniu linii i obszarów dla samochodowych przewozów towarowych należy wziąć pod uwagę organizację pośpieszno-przyśpieszonego kolejowego przewozu towarów na terenie D.O.K.P., z uwzględnieniem czasu przewozu oraz trudności sortowania i przeładunku drobnicy na stacjach węzłowych, organizację wykonywanego przez oddziały i stacje P.K.S. zarobkowego przewozu towarów (liniowego i obszarowego) i na podstawie tego wyrazić opinię:

1) które odcinki nadają się do liniowego przewozu towarów: zaprojektowanie takich linii winno być uzależnione od zapewnienia dostatecznego ładunku w końcowych punktach linii i wzdłuż trasy; linie winny być zaopatrzone w punkty ekspedycyjne i agentury handlowe dla zbierania ładunków; w projektach należy przeto wskazać proponowane punkty ekspedycyjne, przewidywane ładunki, zaś w odniesieniu do rozkładu jazdy potrzebną częstotliwość kursów dziennie lub tygodniowo;

2) jak pozostały teren D.O.K.P. podzielić na obszary lokalnego nieregularnego przewozu, przy czym obszary te należy w miarę możności szczegółowo opisać i przedstawić graficznie;

3) jakie istniejące obecnie przedsiębiorstwa samochodowe należałoby ograniczyć do przewozu obszarowego lokalnego, z równoczesnym podaniem rozmieszczenia przedsiębiorstw i terminów wprowadzenia w życie nowego podziału;

4) jakie istniejące obecnie przedsiębiorstwa samochodowe mogłyby wykonywać przewóz liniowy towarów na zlecenie i na rachunek P.K.S., a jakie na rachunek własny, mając na uwadze, że pierwszeństwo w obsłudze komunikacji liniowej, a zwłaszcza linii ważnych, przysługuje P.K.S.;
5) jak zorganizować przewóz towarów sezonowych i łatwo psujących się oraz czy uprawnienia przedsiębiorstw trudniących się specjalnie tego rodzaju przewozem należy utrzymać, czy też wprowadzić w tej mierze pewne celowe zmiany.

13. Projektowanie linii samochodowych powinno uwzględniać:
1) organizację zainteresowanych przedsiębiorstw samochodowych i położenie ich baz techniczno-ruchowych, z którymi samochód jest związany;
2) aktualny stan nawierzchni dróg i stan mostów oraz konieczne naprawy.

III. Postanowienia wspólne.

14. Jeżeli zachodzi potrzeba rozbudowy dróg bitych niezbędnych do rozwoju komunikacji samochodowej lub przeprowadzenia napraw nawierzchni przekraczających kompetencje urzędu wojewódzkiego powinien on się zwrócić z odpowiednimi wnioskami do Ministerstwa Komunikacji.

15. Na terenach tych D.O.K.P. (Lublin, Olsztyn, Warszawa), na których znajdują się znaczniejsze obszary pozbawione dotychczas należytej obsługi komunikacyjnej należy podjąć starania o stworzenie liniowej lub obszarowej komunikacji samochodowej dla przewozu osób i bagażu przy czym do obsługi tych linii i obszarów powołana jest w pierwszym rzędzie P.K.S.

16. Przy opiniowaniu podań o koncesję na przewóz osób i towarów należy mieć na uwadze istotne potrzeby komunikacyjne i usprawnienie przewozów i w związku z tym:
1) opiniowanie winno ograniczać się tylko do przedmiotu koncesji i warunków wymaganych dla wykonywania danych przewozów oraz należy uwzględniać przede wszystkim potrzeby przewozowe obszarów zaniedbanych gospodarczo wskutek złych połączeń komunikacyjnych lub ich braku;
2) ogólną zasadą, którą należy kierować się przy udzielaniu koncesji, jest stopnioweześrodkowanie całej międzymiastowej komunikacji samochodowej w jednym państwowym przedsiębiorstwie transportu samochodowego. Udzielane koncesje winny być przeto pod względem terminów i zakresu przewozów dostosowane do polityki realizującej wskazaną zasadę. W sprawach tych należy kierować się oględnością, aby znajdujący się w kraju tabor samochodowy wykorzystany został możliwie zupełnie.

17. Wnioski oddziałów i stacji PKS w zakresie rozkładów jazdy samochodów P.K.S. winny być uzgodnione przed konferencją rozkładów jazdy w Ministerstwie Komunikacji. W odniesieniu do rozkładów jazdy przedsiębiorstw koncesjonowanych należy ustalić tylko — po zakończeniu konferencji rozkładowej — czasy przyjazdu i odjazdu autobusów tych przedsiębiorstw w określonych przez siebie punktach stycznych.

18. Postępowanie komisji koordynacji przewozów w sprawach wymienionych w § 1 ust. 3 Regulaminu Komisji Koordynacji Przewozów w D.O.K.P., a w niniejszym okólniku bliżej nieomówionych powinno realizować ogólną zasadę współpracy wyrażoną w Regulaminie tych Komisji.

19. Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I.1-0-106-48.

321

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 7 października 1948 r. w sprawie regulowania przez dyrektorów kolei państwowych niektórych spraw związanych ze współpracą P.K.P. i P.K.S.

Nawiązując do zarządzenia z dnia 26 listopada 1947 r. o współpracy Państwowej Komunikacji Samochodowej z władzami przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (Dz. Urz. M. K. Nr 13 poz. 235) zarządzam co następuje:

1. Dyrektorzy kolei państwowych są władni wydawać potrzebne zarządzenia i zezwolenia w następujących sprawach:
1) ustalanie punktu początkowego linii autobusowej P.K.S. na placach przed stacjami P.K.P.;
2) korzystanie przez pasażerów P.K.S. z poczekalni kolejowych P.K.P.; P.K.S. winna pokryć koszty, jakie wynikną dla P.K.P. wskutek wydzielenia i utrzymywania osobnych poczekalni lub koszty dodatkowe wskutek utrzymywania wspólnych poczekalni;
3) otwieranie na stacjach P.K.P. osobnych kas biletowych dla P.K.S. lub sprzedawanie biletów P.K.S. przez kasy biletowe P.K.P.; osobna umowa między P.K.P. i P.K.S. ureguluje wynikające stąd sprawy, wzajemne rozliczenia i zwroty kosztów;
4) odprawianie przez dyżurnych ruchu na niektórych stacjach P.K.P. autobusów P.K.S. z placów przed stacjami P.K.P. z przestrzeganiem ustalonych czasów oczekiwania;
5) współpraca i pomoc D.O.K.P. w organizacji ruchu towarowego P.K.S. w szczególności wyznaczanie pracowników P.K.P. do czynności instruktorów przy organizacji ruchu towarowego P.K.S. i na okres czasu nie przekraczający 6 miesięcy za zwrotem kosztów ich uposażenia oraz diet służbowych;
6) wydzierżawianie przedsiębiorstwu P.K.S. placów, magazynów, pomieszczeń na ekspedycje towarowe i innych obiektów, stanowiących własność P.K.P., lecz zbędnych dla własnych potrzeb P.K.P.

2. Szczegółowe instrukcje, dotyczące technicznej strony przeprowadzenia wymienionych wyżej spraw, opracują i wydadzą właściwe departamenty i biura Ministerstwa Komunikacji.

3. Wnioski organów P.K.S. w wymienionych wyżej sprawach powinny być zaopiniowane przez Komisję Koordynacji Przewozów w D.O.K.P.

4. Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I-1-0-104-48.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY

322

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 września 1948 r. w sprawie zatwierdzenia warunków technicznych na dostawę płomienic, płomieniówek i rur przegrzewczych stosowanych na P.K.P.

§ 1.

Zatwierdzam „Warunki techniczne na dostawę płomienic, płomieniówek i rur przegrzewczych stosowanych na P.K.P. Nr M 67", które ukażą się w osobnym wydaniu.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1948 r. Równocześnie tracą moc obowiązującą Warunki techniczne na dostawę płomienic, płomieniówek i rur przegrzewczych zatwierdzone przez Ministra Kolei Żelaznych dnia 6 lipca 1920 r. (Dz. Urz.M.K.Ż. nr 12 poz. 3) oraz rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 marca 1922 r. w sprawie zmiany warunków technicznych na dostawę płomieniówek, płomienic i rur przegrzewczych (Dz. Urz. M.K.Ż. nr 12 poz. 22).

Nr VI. 5-402-6-48.

323

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 września 1948 r. w sprawie zatwierdzenia warunków technicznych na dostawę blachy kotłowej ze stali węglowej.

§ 1.

Zatwierdzam „Warunki techniczne na dostawę blachy kotłowej ze stali węglowej stosowanej na P.K.P. nr M. 66", które ukażą się w osobnym wydaniu.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1948 r. Równocześnie tracą moc obowiązującą Warunki techniczne na dostawę blach dla kotłów parowych (k), ostojnic (o) oraz blach pomocniczych (p), zatwierdzone przez Ministra Kolei Żelaznych dnia 30 kwietnia 1920 r. (Dz. Urz. M.K.Ż. Nr 6 poz. 2) oraz okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 października 1936 r. w sprawie uzupełnienia warunków technicznych na dostawę blach dla kotłów parowych (K), ostojnic (O), oraz blach pomocniczych (P) dla P.K.P. w przedmiocie dotyczącym blach kotłowych marki (K) (Dz. Urz. M. K. Nr 60 poz. 303).

Nr VI. 5-402-6-48.

DZIAŁ ELEKTROTECHNICZNO-KOLEJOWY

324

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 października 1948 r. w sprawie zmiany „Przepisów Sygnalizacji na kolejach polskich".

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W „Przepisach Sygnalizacji na Kolejach Polskich", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 7 sierpnia 1945 r. (Dz. Urz. M.K. Nr 10, poz. 91) wprowadza się zmiany, które zostaną ogłoszone w osobnym wydaniu pt. „Wykaz zmian do Przepisów sygnalizacji na Kolejach Polskich Nr E. 1".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 października 1948 r.

Nr VIII-1-51-61-48.

325

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 października 1948 r. o zakresie działania i organizacji odcinków silnych prądów kolei państwowych.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

Określenie odcinka silnych prądów.

Odcinek silnych prądów kolei państwowych, zwany w dalszym ciągu „odcinkiem silnych prądów", jest wykonawczą jednostką służbową podległą oddziałowi elektrotechnicznemu kolei państwowych.

§ 2.

Zakres działania odcinka silnych prądów.

Do zakresu działania odcinka silnych prądów należy:

1) wytwarzanie, przetwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energii elektrycznej dla potrzeb P.K.P. i klientów tego przedsiębiorstwa;
2) przetwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energii elektrycznej nabytej dla potrzeb P.K.P. od elektrowni niekolejowych (obcych);
3) utrzymanie i wymiana urządzeń elektrycznych wytwórczych, przetwórczych, zasilających i rozdzielczych, znajdujących się w obrębie odcinka silnych prądów;

4) utrzymanie i wymiana na koszt właściwych służb P.K.P., instalacji odbiorczych i odbiorników należących do poszczególnych służb;
5) wykonywanie robót inwestycyjnych, powierzonych odcinkowi silnych prądów przez przełożony oddział elektrotechniczny;
6) wykonywanie, w miarę możności, instalacji odbiorczych na żądanie i koszt służb P.K.P. lub innych odbiorców;
7) sporządzanie szkiców, planów i kosztorysów nowych urządzeń elektrycznych w obrębie odcinka silnych prądów;
8) ustawianie i wymiana lamp naftowo-żarowych na koszt służb P.K.P. na obszarze obsługiwanym przez odcinek silnych prądów.

§ 3.

Ilość, siedziby i granice odcinków silnych prądów.

Ilość, siedziby i granice odcinków silnych prądów ustala Minister Komunikacji.

§ 4.

Podział odcinków silnych prądów.

1. Odcinki silnych prądów dzielą się na trzy klasy: I, II i III.
2. Podział odcinków silnych prądów na klasy zatwierdza Minister Komunikacji.
3. Odcinki silnych prądów dzielą się terenowo na działki monterskie, których ilość oraz granice zatwierdza dyrektor kolei państwowych na wniosek naczelnika służby elektrotechnicznej.

§ 5.

Zawiadowca odcinka silnych prądów.

1. Na czele odcinka silnych prądów stoi zawiadowca, mianowany i zwalniany przez dyrektora kolei państwowych.
2. Zawiadowca odcinka silnych prądów:
1) podlega naczelnikowi oddziału elektrotechnicznego;
2) jest zwierzchnikiem pracowników podległego mu odcinka silnych prądów, oraz wydaje polecenia służbowe pracownikom innych odcinków silnych prądów podczas pełnienia przez nich czynności służbowych na obszarze powierzonego mu odcinka;
3) kieruje całością czynności odcinka silnych prądów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz z zasadami oszczędnej i celowej gospodarki i potrzebami obrony Państwa;
4) wydaje, pod osobistą odpowiedzialnością, niezbędne zarządzenia przekraczające kompetencje w wypadkach nagłych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu, urządzeń kolejowych lub życiu ludzkiemu, oraz w innych nagłych przypadkach mogących spowodować straty dla przedsiębiorstwa P.K.P., obowiązany jest jednak zawiadomić bezzwłocznie o każdym przekroczeniu swej kompetencji przełożonego naczelnika oddziału elektrotechnicznego;
5) jest odpowiedzialny zarówno za swoją osobistą działalność służbową jak i za działalność podległego mu personelu.

3. Do zakresu czynności zawiadowcy odcinka silnych prądów w sprawach fachowych w obrębie podległego odcinka silnych prądów należy w szczególności:
1) czuwanie nad podziałem i sprawnością pracy w odcinku silnych prądów;
2) czuwanie nad wykonywaniem nowych urządzeń elektrycznych i koniecznością wymiany istniejących urządzeń, zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi;
3) wykonywanie okresowo osobiście nadzoru nad utrzymaniem sieci i urządzeń elektrycznych;
4) sporządzanie szkiców planów, kosztorysów i wniosków co do wykonania nowych lub wymiany istniejących urządzeń elektrycznych;
5) czuwanie nad należytym wykonaniem umów o dostawę energii elektrycznej dla potrzeb P.K.P.;
6) sprawowanie nadzoru nad dotrzymaniem przez przedsiębiorców prywatnych zobowiązań z tytułu umów w zakresie silnych prądów;
7) czuwanie nad przestrzeganiem urzędowego cechowania liczników i zespołów mierniczych;
8) wykonywanie pomiarów elektrycznych w urządzeniach prywatnych zasilanych przez wytwórnie kolejowe;
9) sporządzanie i przechowywanie planów sieci i urządzeń elektrycznych;
10) prowadzenie spisu inwentarza maszynowego i ważniejszych urządzeń elektrycznych P.K.P.;
11) czuwanie nad należytym stanem kotłów, maszyn parowych i silników spalinowych użytkowanych i utrzymywanych przez służbę elektrotechniczną;
12) sprawowanie nadzoru nad utrzymaniem przez odbiorców energii elektrycznej urządzeń elektrycznych w mieszkaniach kolejowych;
13) sprawowanie nadzoru nad robotami z zakresu silnych prądów i nad stanem bezpieczeństwa urządzeń elektrycznych innych odbiorców, zarówno na obszarze kolejowym jak i prywatnym, jeżeli te urządzenia zasilane są z sieci P.K.P.;
14) sprawowanie nadzoru nad robotami z zakresu silnych prądów, wykonywanymi dla potrzeb odcinka silnych prądów przez przedsiębiorstwa i instalatorów;
15) przedstawianie sprawozdań technicznych z działalności odcinków silnych prądów;
16) uzgadnianie i przesyłanie oddziałowi elektrotechnicznemu zgłoszeń i próśb odbiorców energii elektrycznej w zakresie samego rozdziału tej energii;
17) prowadzenie ewidencji punktów świetl-

nych w urządzeniach różnych służb kolejowych i innych odbiorców;

18) współdziałanie z komisjami wyznaczonymi do rozpatrzenia spraw wchodzących w zakres czynności podległego odcinka silnych prądów;

19) współdziałanie w dochodzeniach z powodu wypadków i ważniejszych wydarzeń powstałych wskutek nieprawidłowego działania urządzeń elektrycznych;

20) czuwanie nad zaopatrzeniem wszelkich urządzeń silnych prądów, znajdujących się na obszarze odcinka, we właściwym czasie w potrzebne materiały, części wymienne i inwentarz, w ilości przepisanej w odnośnych przepisach;

21) sprawowanie nadzoru nad rozchodem wody, gazu, energii elektrycznej, opału, smarów, świetliwa i innych materiałów, używanych przez odcinek silnych prądów;

22) sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem przeciwpożarowym oraz nad przestrzeganiem odnośnych przepisów;

23) sprawowanie nadzoru nad stanem technicznym urządzeń przeciwpożarowych i nad ich przydatnością;

24) sprawowanie nadzoru nad zdrowotnością pomieszczeń służbowych warsztatów, ładowni i t. p. oraz nad higieną pracy w nich, według wskazówek lekarza rejonowego i innych właściwych organów;

4. Zakres działania zawiadowcy odcinka silnych prądów w sprawach personalnych określa zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1946 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14 poz. 201).

5. Do zakresu czynności zawiadowcy odcinka silnych prądów w sprawach rachunkowych i materialnych w obrębie podległego odcinka silnych prądów należy w szczególności:

1) czuwanie nad racjonalną i celową gospodarką odcinka silnych prądów, oraz przestrzeganie obowiązujących w tym względzie na P.K.P. przepisów i zarządzeń rachunkowych;

2) prowadzenie kontroli prawidłowości dokonanego zapisu robotników w książeczkach zapisu, oraz zużycia i odzysku materiałów;

3) sporządzanie sprawozdań dziennych o rodzaju i ilości wykonywanych robót i o ilości robotników zatrudnionych przy poszczególnych czynnościach;

4) prowadzenie dziennika robót;

5) sporządzanie danych do dowodów wypłat zarobków, zgodnie z obowiązującymi przepisami ogólnymi o rachunkowości na P.K.P.;

6) prowadzenie, w charakterze podrachunkozdawcy zasobowego, rachunku ilościowego materiałów (Z. Nr 18);

7) prowadzenie rachunku inwentarza użytkowego;

8) prowadzenie wykazu liczników energii elektrycznej założonych na terenie odcinka;

9) prowadzenie książek z miesięcznych odczytów liczników;

10) sporządzanie sprawozdań z gospodarki elektrycznej;

11) czuwanie nad prawidłowym pobieraniem, wydawaniem i przechowywaniem materiałów w myśl obowiązujących norm.

§ 6.

Zastępstwo zawiadowcy odcinka silnych prądów.

Zawiadowcę odcinka silnych prądów zastępuje, w razie jego nieobecności na służbie, pracownik wyznaczony przez naczelnika oddziału elektrotechnicznego. Na zastępującego przechodzą wszystkie uprawnienia, obowiązki i odpowiedzialność służbowa zawiadowcy.

§ 7.

Personel odcinka silnych prądów.

W skład odcinka silnych prądów wchodzi, prócz zawiadowcy, odpowiednia ilość personelu technicznego i administracyjnego.

§ 8.

Stosunek odcinka silnych prądów do innych jednostek służbowych i urzędów.

1. Zawiadowca odcinka silnych prądów porozumiewa się bezpośrednio w zakresie czynności podległego odcinka z zawiadowcami jednostek służbowych podległych oddziałom ruchowo-handlowym, mechanicznym, drogowym i elektrotrakcyjnym.

2. Z innymi jednostkami służbowymi P.K.P. oraz z władzami i urzędami niekolejowymi i ze stronami prywatnymi zawiadowca odcinka silnych prądów porozumiewa się bezpośrednio tylko w sprawach, w których te władze, urzędy lub osoby występują jako klienci kolei, w innych zaś przypadkach tylko za pośrednictwem przełożonego oddziału elektrotechnicznego.

§ 9.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

I-1-114-1-48.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO

326

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 października 1948 r. o organizacji i zakresie działania Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. e) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69 poz. 437) zarządzam:

§ 1.

Pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą „Instytut Szybownictwa“, utworzone na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji

z 25 stycznia 1946 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 2 poz. 22) przekształca się na „Szybowcowy Zakład Doświadczalny".

§ 2.

Szybowcowy Zakład Doświadczalny jest zakładem pomocniczym podległym bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji z siedzibą w Bielsku, powołanym do prowadzenia prac doświadczalnych i szkoleniowych w dziedzinie szybownictwa i motoszybownictwa.

§ 3.

Zakres działania i organizację Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego określa bliżej statut, stanowiący załącznik niniejszego zarządzenia.

§ 4.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1948 r. Z tym dniem traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 stycznia 1946 r. o utworzeniu pomocniczego przedsiębiorstwa lotniczego pod nazwą „Instytut Szybownictwa" (Dz. Urz. M. K. Nr 2 poz. 22).

Nr I-1-27-18-48.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 października 1948 r. Nr I-1-27—18-48.

STATUT
Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego.

§ 1.

Zadaniem Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, zwanego w dalszym ciągu „Zakładem", jest:
1) praca doświadczalna w dziedzinie technicznej i szkoleniowej szybownictwa i motoszybownictwa;
2) budowa pierwowzorów oraz projektowanie i wprowadzanie zmian konstrukcyjnych w istniejących typach szybowców, motoszybowców i wszelkiego sprzętu szybowcowego w celu ich udoskonalenia;
3) kształcenie instruktorów oraz opracowywanie projektów instrukcji i metod szkolenia w dziedzinie szybownictwa;
4) wykonywanie do użytku szybownictwa prac z innych dziedzin mających związek z szybownictwem (radiotechnika, aerodynamika i t. p.).

§ 2.

Zakład może, za zgodą Ministerstwa Komunikacji, wykonywać prace z dziedzin określonych w § 1 nie tylko dla Ministerstwa Komunikacji, lecz również dla innych urzędów, przedsiębiorstw, instytucji i stowarzyszeń.

§ 3.

1. Nadzór służbowy i kontrolę Zakładu sprawuje Ministerstwo Komunikacji.

2. Kontrola wykonywana przez Ministerstwo Komunikacji dotyczyć będzie przede wszystkim:
1) zgodności działania Zakładu z planem finansowo-gospodarczym;
2) przestrzegania obowiązujących przepisów rachunkowych;
3) przestrzegania wytycznych i poleceń władz nadzorczych.

§ 4.

1. Zakład prowadzi gospodarkę na podstawie rocznych planów finansowo-gospodarczych oraz inwestycyjnych, podlegających zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

2. Bilans, rachunek zysków i strat oraz podział nadwyżki bilansowej przedkłada kierownik Zakładu (§ 6) przed upływem trzech miesięcy po zakończeniu roku budżetowego Ministerstwu Komunikacji w celu zatwierdzenia przez Ministra Komunikacji.

§ 5.

Rokiem operacyjnym Zakładu jest rok kalendarzowy.

§ 6.

1. Na czele Zakładu stoi kierownik, powoływany i zwalniany przez Ministra Komunikacji.

2. Kierownik Zakładu zarządza wszelkimi sprawami Zakładu w ramach określonych planem finansowo-gospodarczym i inwestycyjnym i jest odpowiedzialny za jego działalność.

3. W szczególności kierownik Zakładu:
1) opracowuje i przedstawia Ministerstwu Komunikacji plan finansowo-gospodarczy i inwestycyjny;
2) przestrzega terminowego wykonania programów prac;
3) koordynuje pracę poszczególnych działów pracy Zakładu;
4) przedstawia Ministerstwu Komunikacji sprawozdania z działalności Zakładu;
5) przyjmuje i zwalnia pracowników Zakładu (umysłowych i fizycznych) na podstawie zawartych z nimi umów w ramach obowiązujących przepisów;
6) przyznaje pracownikom nagrody i zapomogi pieniężne w wypadkach wyjątkowych w granicach określonych w osobnym zarządzeniu Ministra Komunikacji;
7) decyduje we wszelkich sprawach niezastrzeżonych dla wyższych i innych władz, urzędów, instytucji i zakładów i niewykraczających poza ramy niniejszego statutu.

4. W razie nieobecności kierownika Zakładu na służbie zastępuje go kierownik działu pracy przez niego wyznaczony, na którego przechodzą wówczas wszystkie uprawnienia, obowiązki i odpowiedzialność służbowa kierownika Zakładu.

§ 7.

1. Prace w Zakładzie prowadzone są w działach pracy z kierownikami działów na czele, wyznaczonymi przez kierownika Zakładu, za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

2. Ilość oraz zakres działalności poszczególnych działów pracy ustali Regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.

§ 8.

Stosunek służbowy pracowników Zakładu ma charakter prywatno-prawny, oparty na ogólnie obowiązujących przepisach o umowach o pracę oraz na przepisach służbowych wydanych przez Ministerstwo Komunikacji".

§ 9.

Zakład ma prawo używać pieczęci okrągłej z godłem państwowym i napisem w otoku: Szybowcowy Zakład Doświadczalny podległy Ministerstwu Komunikacji".

Sprostowanie błędów.

1. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 19 maja 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 10 poz. 185) w § 1 w części I pkt. 2) (na końcu) i w części III pkt 1) lit. i) zamiast wyrazów: „statystyki i pracy taboru" ma być: „statystyki pracy taboru".

2. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 14 lipca 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 13 poz. 251) w § 1 nowo dodane pkty w § 3 ust. 3 Przepisów o szczegółowym zakresie działania D.O.K.P. „41) i 42)" powinny mieć numerację: „32) i 33)".

3. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 31 lipca 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14 poz. 270) w § 1 po wyrazach: „dodaje się" zamiast wyrazów „nowy pkt. 12)" mają być wyrazy: „nowy pkt. 11 a)" a zamieszczony poniżej pkt. 12 (ma być oznaczony cyfrą „11a)".

4. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 31 sierpnia 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14 poz. 281) w § 1 pkt. 7) na wstępie zamiast wyrazów: „w § 13 w pkt. 2) lit. a)" mają być wyrazy: „w § 13 w pkt. 8) lit. e)".

Adres Redakcji: Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Departament Organizacyjno - Prawny (Wydział Organizacyjno-Ustawodawczy). Telefon wew. M. K. Nr 311.
Adres Administracji: Administracja Wywawnictw Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4. Konto czekowe P.K.O. Nr I-658. — Telef. wew. M K. Nr 337.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w Składnicach taryfowych DOKP. i C. B. T. i R. Z. w Bydgoszczy. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 150, półrocznie 300 zł, rocznie 600 zł. Cena każdego numeru zł 35.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Druk PWZG Warszawa, Tamka 3. 12000 Zam. 2509 B 63350